A°. 1933. N°. 31.



PUBLICATIEBLAD.

BESCHIKKING *van den 27sten Maart 1933, No. 374, bepalende de plaatsing in het Publicatieblad van het Koninklijk besluit van den 25sten Januari 1933 (Staatsblad No. 25), bepalende de bekendmaking in het Staatsblad van het op 14 Februari 1930 te Madrid tusschen Nederland en Spanje gesloten luchtvaartverdrag (Staatsblad 1931, No. 597).*

DE GOUVERNEUR van Curaçao,

Gelezen de missive dd. 10 Februari 1933, 5de Afdeeling, No. 4/82, van den Minister van Koloniën, waarbij ter bekendmaking is ontvangen het Koninklijk besluit van den 25sten Januari 1933 (Staatsblad No. 25), bepalende de bekendmaking in het Staatsblad van het op 14 Februari 1930 te Madrid tusschen Nederland en Spanje gesloten luchtvaartverdrag (Staatsblad 1931, No. 597).

Heeft goedgevonden te bepalen:

dat voormeld Koninklijk besluit van den 25sten Januari 1933 (Staatsblad No. 25), nevens afschrift dezer beschikking, in het Publicatieblad zal worden geplaatst.

De Gouverneur voornoemd,

VAN SLOBBE.

Uitgegeven den 29sten Maart, 1933.
De Gouvernements-Secretaris,
GRONEMEIJER.

WIJ WILHELMINA, BIJ DE GRATIE GODS, KONINGIN DER NEDERLANDEN, PRINSES VAN ORANJE-NASSAU, ENZ., ENZ., ENZ.

Gezien de Wet van 31 December 1931 (*Staatsblad* nr. 597), houdende goedkeuring van het op 14 Februari 1930 te *Madrid* tusschen *Nederland* en *Spanje* gesloten luchtvaartverdrag, van welk verdrag een afdruk en eene vertaling bij dit Besluit zijn gevoegd;

Overwegende, dat de akte van bekrachtiging van dat verdrag op 11 Januari 1933 te *Madrid* zijn uitgewisseld;

Op de voordracht van Onzen Minister van Buitenlandsche Zaken van den 19den Januari 1933, Directie van het Protocol, nr. 1753;

Hebben goedgevonden en verstaan:

bovengenoemd verdrag, alsmede de vertaling daarvan, te doen bekend maken door de plaatsing van dit Besluit in het *Staatsblad*.

Onze Ministers, Hoofden van Departementen van Algemeen Bestuur, zijn, ieder voor zooveel hem aangaat, belast met de uitvoering van hetgeen ten deze wordt vereischt.

's-Gravenhage, den 25sten Januari 1933.

WILHELMINA.

De Minister van Buitenlandsche Zaken,
BEELAERTS VAN BLOKLAND.

Uitgegeven den *tienden* Februari 1933.

De Minister van Justitie,
J. DONNER.

CONVENTION

entre

LES PAYS-BAS ET L'ESPAGNE

relative à la Navigation Aérienne.

Sa Majesté la Reine des Pays-Bas et Sa Majesté le Roi d'Espagne, animés du désir de faciliter le développement par l'air des communications entre l'Espagne et les Pays-Bas, ont résolu de conclure une Convention à cet effet et ont nommé pour leurs Plénipotentiaires, savoir:

Sa Majesté la Reine des Pays-Bas: Son Excellence le Baron Willem Dirk Henrik van Asbeck, Son Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire près Sa Majesté le Roi d'Espagne, Chevalier de l'Ordre du Lion néerlandais, etc. etc.;

Sa Majesté le Roi d'Espagne: Son Excellence D. Dámaso Berenguer y Fusté, Comte de Xauen, Président de Son Conseil des Ministres et Son Ministre de l'Armée, Lieutenant Général, Chevalier Grand'Croix de l'Ordre Royal et Militaire de Saint Herménégilde, et des Ordres de Marie Christine et du Mérite Militaire, Son Gentilhomme de la Chambre en exercice, etc., etc., lesquels après s'être communiqués leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants:

Article premier.

Chacune des Hautes Parties contractantes accorde en temps de paix aux aéronefs de l'autre Partie contractante qui y sont régulièrement immatriculés, la liberté de passage inoffensif au-dessus de son territoire pourvu que soient observées les conditions de la présente Convention.

Il est entendu, toutefois, que l'établissement ou l'exploitation par une entreprise ressortissant à l'une des Hautes Parties contractantes de lignes aériennes régulières passant au-dessus

du territoire de l'autre Haute Partie contractante (avec ou sans escale) sera subordonné à des arrangements spéciaux entre les administrations compétentes des deux Gouvernements.

Au sens de la présente Convention, le ,,territoire'' signifie le territoire national, métropolitain et colonial, y compris les eaux territoriales.

Au sens de cette convention on comprend par le mot aéronefs quand il est employé sans une indication spéciale, les aéronefs privés et les aéronefs d'Etat affectés exclusivement à un service commercial ou postal.

Article 2.

Les aéronefs ressortissant à l'une des Hautes Parties contractantes, leurs équipages et leurs passagers, lorsqu'ils se trouveront sur le territoire de l'autre Haute Partie contractante, seront soumis aux obligations résultant des dispositions qui seront en vigueur dans l'Etat survolé, notamment aux prescriptions relatives à la navigation aérienne en général, en tant qu'elles s'appliquent à tous les aéronefs étrangers sans distinction de nationalité, aux droits de douane et autres droits réglementaires, aux interdictions d'exportation et d'importation, au transport de personnes et de marchandises, à la sécurité et à l'ordre public, et aux prescriptions sanitaires. Ils seront aussi soumis aux autres obligations résultant de la législation générale qui sera en vigueur, à moins qu'il n'en ait été prévu autrement dans la présente Convention.

Le transport commercial de personnes et d'objets entre deux points quelconques du territoire d'un même Etat pourra être réservé aux aéronefs nationaux.

Article 3.

Chacune des Hautes Parties contractantes aura le droit d'interdire la navigation aérienne au-dessus de certaines zones territoriales, sous réserve qu'il ne sera fait aucune distinction à cet égard entre les aéronefs nationaux et ceux ressortissant à l'autre Etat, sauf naturellement la réserve de l'usage des droits de souveraineté de chacun des deux Etats sur son territoire quant à l'emploi des aéronefs de l'Etat autres que ceux affectés à un service commercial ou postal, tels que les aéronefs militaires, les aéronefs de police ou les aéronefs douaniers. Chacun des

Etats contractants devra faire connaître à l'autre Etat les zones territoriales au-dessus desquelles la navigation aérienne sera interdite.

De plus, chacune des Hautes Parties contractantes se réserve le droit de restreindre ou d'interdire provisoirement, en temps de paix, en partie ou complètement, dans des circonstances exceptionelles et avec effet immédiat, la navigation aérienne au-dessus de son territoire.

Article 4.

Tout aéronef qui s'engagerait au-dessus d'une zone interdite sera tenu, dès qu'il s'en apercevrait, de donner le signal de détresse prescrit par le règlement de la navigation aérienne de l'Etat survolé; il devra en outre atterrir ou amerrir en dehors de la zone interdite, le plus tôt et le plus près possible sur l'un des aérodromes de cet Etat. La même obligation s'appliquera à tout aéronef auquel il sera fait un signal spécial réglementaire l'avertissant qu'il survole une zone interdite.

Article 5.

Les aéronefs devront être munis de signes distinctifs clairement visibles et permettant de constater leur identité pendant le vol (marques de nationalité et d'immatriculation). Ils porteront en outre le nom et le domicile du propriétaire.

Les aéronefs devront être munis de certificats d'immatriculation et de navigabilité et de tous autres documents prescrits pour la navigation aérienne dans leur pays d'origine.

Tous les membres de l'équipage qui exerceront dans l'aéronef une activité soumise dans leur pays d'origine à une autorisation spéciale, devront être munis des papiers prescrits dans leur pays d'origine pour la navigation aérienne et, notamment, des brevets et licences réglementaires.

Les autres membres de l'équipage devront être munis de pièces mentionnant leur occupation à bord, leur profession, leur identité, leur nationalité.

Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou rendus exécutoires par l'une des Hautes Parties contractantes pour l'aéronef ou l'équipage, seront valables dans l'autre Etat au même titre que les documents correspondants délivrés ou rendus exécutoires par celui-ci.

Chacune des Hautes Parties contractantes se réserve le droit de refuser de reconnaître, pour la navigation intérieure sur son territoire, les brevets d'aptitude et licences délivrés à ses ressortissants par l'autre Partie contractante.

L'équipage et les voyageurs, pour autant qu'il n'en aura pas été convenu autrement, devront être munis des papiers exigibles d'après les prescriptions en vigueur pour le trafic international.

Article 6.

Aucun appareil de radiocommunication quelqu'il soit ne pourra être porté par un aéronef sans une licence spéciale, délivrée par l'Etat dont l'aéronef possède la nationalité. L'usage de ces appareils est soumis au-dessus du territoire de chacun des Etats contractants aux prescriptions édictées à cet effet par l'autorité compétente de cet Etat. En outre ces appareils ne pourront être employés que par des membres de l'équipage munis d'une licence spéciale délivrée à cet effet par le Gouvernement de leur pays.

Les deux Etats contractants se réservent de conclure pour des raisons de sécurité des arrangements relatifs à l'installation obligatoire d'appareils de radiocommunication dans les aéronefs.

Article 7.

Il sera interdit aux aéronefs, à leurs équipages et aux passagers de transporter comme cargaison ou d'autre manière des armes, des munitions, des gaz nocifs ou des explosifs. Le transport de pigeons voyageurs et d'appareils photographiques et cinématographiques dans les limites du territoire de l'Etat contractant, dont l'aéronef ne possède pas la nationalité, ne s'effectuera pas sans une permission de l'autorité compétente de cet Etat.

Article 8.

Les aéronefs de chacune des Hautes Parties contractantes transportant des voyageurs et des marchandises devront être munis d'une liste nominative des voyageurs et, pour les marchandises, d'un manifeste indiquant la nature et la quantité de la cargaison, ainsi que des déclarations de douane nécessaires.

Si, à l'arrivée d'un aéronef, une divergence est constatée entre

les marchandises transportées et les documents ci-dessus mentionnés les autorités douanières du port d'arrivée devront se mettre directement en rapport avec les autorités douanières compétentes de l'autre Etat contractant.

Le transport d'envois postaux pourra être réglé directement entre les administrations postales des deux Etats contractants par voie d'arrangements spéciaux.

Article 9.

Dans tous les cas de départ ou d'atterrissage, chaque Etat contractant pourra faire visiter sur son territoire par les autorités compétentes les aéronefs de l'autre Etat et faire examiner les certificats et autres documents prescrits.

Article 10.

Les aérodromes à la disposition de la navigation aérienne publique seront accessibles aux aéronefs des deux Etats. Ceux-ci pourront utiliser également les services de renseignements météorologiques, de liaisons radioélectriques et de signalisation de jour et de nuit. Les taxes éventuelles (taxes d'atterrissage, de séjour etc.) seront les mêmes pour les aéronefs nationaux et ceux ressortissant à l'autre Etat.

Article 11.

A l'entrée et à la sortie, les aéronefs à destination ou en provenance d'un des Etats contractants ne pourront se diriger que sur un aérodrome ouvert à la navigation aérienne publique et classé comme aérodrome douanier (avec service de contrôle des passeports) et ce, sans atterrissage intermédiaire entre la frontière et l'aérodrome. Dans des cas spéciaux, les autorités compétentes pourront autoriser le départ ou l'arrivée sur d'autres aérodromes où seront effectuées les opérations de dédouanement et le contrôle des passeports. L'interdiction d'atterrissage intermédiaire s'applique également à ces cas spéciaux.

En cas d'atterrissage forcé en dehors des aérodromes visés à l'alinéa premier, le commandant de bord, l'équipage et les passagers devront se conformer à la réglementation nationale en vigueur à cet effet et le commandant sera tenu de donner avis à l'aérodrome douanier correspondant à la zone fiscale.

Les deux Hautes Parties contractantes se communiqueront la liste des aérodromes ouverts à la navigation aérienne publique. Cette liste désignera en plus les endroits où les formalités douanières pourront être effectuées. Toute modification apportée à cette liste, ainsi que toute restriction même temporaire du droit d'utiliser l'un de ces aérodromes, devront être immédiatement communiquées à l'autre Partie contractante.

Article 12.

Les frontières des deux Hautes Parties contractantes ne seront franchies qu'entre les points déterminés par les Etats respectifs.

Il est d'ores et déjà prévu que toute zone des frontières dans laquelle l'une des Parties contractantes autorise le franchissement par ses aéronefs nationaux ou des aéronefs d'autre nationalité, pourra être utilisée ipso facto pour le passage des aéronefs ressortissant à l'autre Partie contractante.

Article 13.

En fait de lest, il ne pourra être jeté que du sable fin ou de l'eau.

Article 14.

En cours de route, ne pourront être jetés ou abandonnés d'une autre manière, en dehors du lest, que des objets ou des matières pour lesquels l'Etat au-dessus du territoire duquel il sera procédé à cette opération, aura accordé une autorisation spéciale.

Article 15.

Pour toutes les questions de nationalié à envisager dans l'application de la présente Convention, il est entendu que les aéronefs ont la nationalité de l'Etat sur le registre duquel ils sont régulièrement immatriculés.

Article 16.

Les deux Hautes Parties contractantes échangeront entre elles chaque mois les listes d'inscriptions sur le registre matricule et de radiations d'inscriptions effectuées au cours du mois précédent.

Article 17.

Tout aéronef passant ou transitant à travers l'atmosphère d'un des deux Etats contractants et effectuant seulement les atterissages et arrêts raisonnablement nécessaires, pourra être soustrait à la saisie pour contrefaçon d'un brevet, dessin ou modèle, moyennant le dépôt d'un cautionnement dont le montant, à défaut d'accord amiable, sera fixé dans le plus bref délai possible par l'autorité compétente du lieu de la saisie.

Article 18.

Les aéronefs ressortissant aux deux Etats contractants auront droit, pour l'atterissage, notamment en cas de détresse, aux mêmes mesures d'assistance que les aéronefs nationaux.

Le sauvetage des appareils perdus en haute mer sera réglé, sauf convention contraire, par les principes du droit maritime résultant des conventions internationales qui seront en vigueur ou, à leur défaut, des lois nationales des sauveteurs.

Article 19.

Les deux Hautes Parties contractantes se communiqueront mutuellement toutes les prescriptions en vigueur sur la navigation aérienne dans leur territoire.

Article 20.

Les détails d'application de la présente Convention seront réglés, toutes les fois que ce sera possible, par entente directe entre les diverses administrations compétentes des deux Parties contractantes (notamment pour réglementer les formalités douanières).

Toute contestation au sujet de l'application de la présente Convention, qui n'aurait pu être résolue amiablement par la voie diplomatique ordinaire, sera d'abord soumise à l'examen d'une Commission de conciliation constituée par un membre du côté des Pays-Bas, un autre membre du côté de l'Espagne et un président nommé de commun accord. Les membres ainsi que le président, seront nommés chaque fois qu'un nouveau cas le rendra nécessaire. Si les Hautes Parties contractantes ne se mettraient pas d'accord au sujet de la nomination du président ou de la sentence prononcée par la Commission dont il s'agit,

le litige sera soumis à la Cour permanente de Justice internationale de La Haye.

Article 21.

Le régime des sanctions à appliquer aux aéronefs en contravention avec les prescriptions de cette convention sera celui indiqué dans les règlements de navigation aérienne de chaque pays pour les aéronefs nationaux.

Article 22.

Chacune des Hautes Parties contractantes pourra, à tout moment, dénoncer la présente Convention avec un préavis de douze mois. Elle sera considérée comme dénoncée avec effet immédiat si les deux Etats arrivent à conclure avec d'autres Etats une convention aérienne de caractère général.

Article 23.

La présente Convention devra être ratifiée et les ratifications seront échangées le plus tôt qu'il sera possible. Elle entrera en vigueur à la date de l'échange des ratifications.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires respectifs ont signé la présente Convention et y ont apposé leurs sceaux.

Fait à Madrid, en double expédition, le quatorze février mil neuf cent trente.

(L.S.) VAN ASBECK.

(L.S.) DÁMASO BERENGUER.

VERTALING.

VERDRAG
tusschen Nederland en Spanje inzake de Luchtvaart.

Hare Majesteit de Koningin der Nederlanden en Zijne Majesteit de Koning van Spanje, bezield met den wensch om het luchtverkeer tusschen Spanje en Nederland te bevorderen, hebben besloten te dien einde een verdrag te sluiten en hebben tot Hunne gevolmachtigden benoemd, t. w.:

Hare Majesteit de Koningin der Nederlanden: Zijne Excellentie WILLEM DIRK HENRIK Baron VAN ASBECK, Hoogstderzelver Buitengewoon Gezant en Gevolmachtigd Minister bij Zijne Majesteit den Koning van Spanje, Ridder in de orde van den Nederlandschen Leeuw, enz. enz.;

Zijne Majesteit de Koning van Spanje: Zijne Excellentie D. DÁMASO BERENGUER Y FUSTÉ, Graaf van Xauen, President van Hoogstdeszelfs Raad van Ministers en Minister van Oorlog, Luitenant-Generaal, Ridder Grootkruis van de Koninklijke en Militaire Orde van Sint Hermenegilde en van de Orden van Maria Christina en van Militaire Verdiensten, Hoogstdeszelfs Kamerjonker, enz., enz.,

die, na elkander hun in goeden en behoorlijken vorm bevonden volmachten te hebben medegedeeld, nopens de volgende artikelen zijn overeengekomen:

Artikel 1.

Elk der Hooge Verdragsluitende Partijen verleent in tijd van vrede aan de luchtvaartuigen van de andere Verdragsluitende Partij, welke aldaar volgens de voorschriften zijn ingeschreven, vrijheid van vreedzaam verkeer boven haar grondgebied, mits de voorwaarden van dit verdrag worden nageleefd.

Het is echter wel te verstaan, dat de instelling of de uitoefening van geregelde luchtlijnen door een tot een der Hooge Verdragsluitende Partijen behoorende onderneming over het grondgebied van de andere Hooge Verdragsluitende Partij (met of

zonder tusschenlanding) zal zijn onderworpen aan bijzondere afspraken tusschen de bevoegde administraties der beide Regeeringen.

In den zin van dit verdrag beteekent „grondgebied" het nationale grondgebied van het moederland en van de overzeesche gewesten, met inbegrip van de territoriale wateren.

In den zin van dit verdrag worden onder het woord „luchtvaartuigen", wanneer dit zonder een nadere aanduiding wordt gebruikt, verstaan de particuliere luchtvaartuigen en de staatsluchtvaartuigen, welke uitsluitend voor een handels- of postdienst worden gebruikt.

Artikel 2.

De luchtvaartuigen, behoorende tot een der Hooge Verdragsluitende Partijen, hun bemanningen en hun passagiers zijn, wanneer zij zich boven het grondgebied van de andere Hooge Verdragsluitende Partij bevinden, onderworpen aan de verplichtingen, voortvloeiende uit de bepalingen, welke in den Staat, waarover gevlogen wordt, gelden, in het bijzonder aan de voorschriften betreffende de luchtvaart in het algemeen, voor zoover zij op alle vreemde luchtvaartuigen zonder onderscheid van nationaliteit van toepassing zijn, betreffende de douanerechten en andere wettelijke rechten, uit- en invoerverboden, het vervoer van personen en goederen, de openbare orde en veiligheid, en de gezondheidswetten. Zij zijn ook onderworpen aan de verdere verplichtingen, welke uit de algemeene van kracht zijnde wetgeving voortvloeien, tenzij in dit verdrag anders is bepaald.

Het vervoer als bedrijf van personen en goederen tusschen twee willekeurige punten van het grondgebied van een zelfden Staat kan ten behoeve van de eigen luchtvaartuigen worden voorbehouden.

Artikel 3.

Elk der Hooge Verdragsluitende Partijen heeft het recht de luchtvaart boven bepaalde gedeelten van haar grondgebied te verbieden, onder het voorbehoud, dat in dit opzicht geen onderscheid zal worden gemaakt tusschen de eigen luchtvaartuigen en die, behoorende tot den anderen Staat, behoudens natuurlijk het voorbehoud van het gebruik van de souvereiniteitsrechten van elk der beide Staten over zijn grondgebied, voor wat betreft het gebruik van de Staatsluchtvaartuigen, andere dan die, welke

gebruikt worden voor een handels- of postdienst, zooals de militaire luchtvaartuigen, de politieluchtvaartuigen of de douaneluchtvaartuigen. Elk der Verdragsluitende Staten moet aan den anderen Staat de gebiedsdeelen, waarboven de luchtvaart verboden zal zijn, mededeelen.

Daarenboven behoudt elk der Hooge Verdragsluitende Partijen zich het recht voor in tijd van vrede de luchtvaart boven zijn gebied geheel of gedeeltelijk te beperken of voorloopig te verbieden in bijzondere gevallen en met onmiddellijke inwerkingtreding van zoodanige beperking of zoodanig verbod.

Artikel 4.

Elk luchtvaartuig, dat boven een verboden gebied zoude geraken, moet, zoodra het dit zou bemerken, het noodsein geven, voorgeschreven door de luchtvaartwetgeving van den Staat waarboven het zich bevindt; het moet daarenboven buiten het verboden gebied zoo spoedig mogelijk en zoo nabij mogelijk op een der luchtvaartterreinen van dien Staat landen. Dezelfde verplichting geldt voor elk luchtvaartuig, tot hetwelk een bijzonder voorgeschreven sein wordt gegeven, ter waarschuwing, dat het over een verboden gebied vliegt.

Artikel 5.

De luchtvaartuigen moeten zijn voorzien van duidelijke goed waarneembare kenmerken, welke het mogelijk maken tijdens de vlucht hun identiteit vast te stellen (nationaliteits- en inschrijvingsmerken). Daarenboven voeren zij den naam en de woonplaats van den eigenaar.

De luchtvaartuigen moeten zijn voorzien van bewijzen van inschrijving en van luchtwaardigheid en van alle overige bewijsstukken, in het land van herkomst voor de luchtvaart voorgeschreven.

Alle leden der bemanning, die in het luchtvaartuig een werkzaamheid verrichten, welke in het land van herkomst van een bijzondere toestemming afhankelijk is, moeten zijn voorzien van de in het land van herkomst voor de luchtvaart voorgeschreven papieren, en in het bijzonder van de voorgeschreven bewijzen en vergunningen.

De overige leden der bemanning moeten zijn voorzien van bescheiden, vermeldende hun werkkring aan boord, hun beroep, hun identiteit, hun nationaliteit.

De bewijzen van luchtwaardigheid en van geschiktheid en de vergunningen door een der Hooge Verdragsluitende Partijen voor het luchtvaartuig of voor de bemanning uitgereikt of geldig verklaard, hebben in den anderen Staat dezelfde geldigheid als de overeenkomstige door dezen laatste uitgereikte of geldig verklaarde bescheiden.

Elk der Hooge Verdragsluitende Partijen behoudt zich het recht voor, ten aanzien van de luchtvaart binnen zijn grondgebied de erkenning van bewijzen van geschiktheid en vergunningen, aan zijn onderdanen door de andere Verdragsluitende Partij uitgereikt, te weigeren.

De bemanning en de reizigers moeten, voor zoover niet anders is overeengekomen, voorzien zijn van de papieren, welke volgens de van kracht zijnde voorschriften voor het internationale verkeer worden geëischt.

Artikel 6.

Geen inrichting van welken aard ook voor draadlooze telegrafie of telefonie mag door een luchtvaartuig worden medegevoerd zonder een bijzondere vergunning, uitgereikt door den Staat, welks nationaliteit het luchtvaartuig bezit. Het gebruik van deze toestellen boven het grondgebied van elk der Verdragsluitende Staten is onderworpen aan de voorschriften, tot dat doel door de bevoegde autoriteit van dien Staat uitgevaardigd. Daarenboven mogen deze toestellen enkel worden gebruikt door leden der bemanning, voorzien van een bijzondere, tot dit doel door de Regeering van hun land uitgereikte vergunning.

De beide Verdragsluitende Staten behouden zich voor om redenen van veiligheid regelingen te treffen inzake de verplichte uitrusting van luchtvaartuigen met inrichtingen voor draadlooze telegrafie of telefonie.

Artikel 7.

Het is aan de luchtvaartuigen, aan hun bemanningen en aan de passagiers verboden als lading of anderszins wapenen, munitie, giftige gassen of ontplofbare stoffen te vervoeren. Het vervoer van postduiven en van fotografische en cinematografische toestellen mag binnen de grenzen van het grondgebied van den Verdragsluitenden Staat, waarvan het luchtvaartuig niet de nationaliteit heeft, niet plaats hebben zonder een vergunning van de bevoegde autoriteit van dien Staat.

Artikel 8.

De luchtvaartuigen van elk der Hooge Verdragsluitende Partijen, welke reizigers en goederen vervoeren, moeten zijn voorzien van een naamlijst van de reizigers en, voor de goederen, van een manifest, aangevende den aard en de hoeveelheid der lading, zoowel als van de noodige douaneverklaringen.

Indien, bij aankomst van een luchtvaartuig, een verschil wordt vastgesteld tusschen de vervoerde goederen en de bovengenoemde bewijsstukken, moeten de douane-autoriteiten van den haven van aankomst zich rechtstreeks in verbinding stellen met de bevoegde douane-autoriteiten van den anderen Verdragsluitenden Staat.

Het vervoer van postzendingen kan door middel van bijzondere overeenkomsten rechtstreeks worden geregeld tusschen de postadministraties der beide Verdragsluitende Staten.

Artikel 9.

In alle gevallen van vertrek of landing mag elke Verdragsluitende Staat op zijn grondgebied de luchtvaartuigen van den anderen Staat door de bevoegde autoriteiten doen onderzoeken en de bewijzen en andere voorgeschreven stukken doen nazien.

Artikel 10.

De voor het algemeen luchtverkeer beschikbaar gestelde luchtvaartterreinen zijn toegankelijk voor de luchtvaartuigen der beide Staten. Deze kunnen eveneens gebruik maken van de meteorologische inlichtingsdiensten, de diensten betreffende het radioverkeer en die betreffende het seinwezen zoowel voor overdag als voor des nachts. De mogelijke tarieven (landingsgelden, stallingsgelden, enz.) zijn dezelfde voor de eigen luchtvaartuigen en voor die behoorende tot den anderen Staat.

Artikel 11.

Bij aankomst en vertrek mogen de luchtvaartuigen met bestemming voor of komende uit een der Verdragsluitende Staten slechts gebruik maken van een luchtvaartterrein, opengesteld voor de algemeene luchtvaart en aangewezen als douaneluchtvaartterrein (met een dienst voor paspoortencontrôle), en wel zonder dat een tusschenlanding tusschen de grens en het luchtvaartterrein mag plaats hebben. In bijzondere gevallen kunnen de bevoegde autoriteiten het vertrek van of de aankomst op

andere luchtvaartterreinen, waar alsdan de douanewerkzaamheden en paspoortencontrôle zullen plaats hebben, toestaan. Het verbod van tusschenlanding geldt eveneens voor deze bijzondere gevallen.

In geval van noodlanding buiten de in het eerste lid genoemde luchtvaartterreinen moeten de gezagvoerder, de bemanning en de reizigers zich gedragen naar de op dat oogenblik geldende nationale wetgeving en de gezagvoerder moet bericht geven aan het douaneluchtvaartterrein, dat tot het douanegebied behoort.

De beide Hooge Verdragsluitende Partijen zullen elkander opgave doen van de voor de algemeene luchtvaart opengestelde luchtvaartterreinen. Deze opgave zal daarenboven aanduiden de plaatsen, waar douaneformaliteiten kunnen plaats hebben. Iedere wijziging, aangebracht in die opgave, zoowel als iedere zelfs tijdelijke beperking van het recht om een van deze luchtvaartterreinen te gebruiken, moet onmiddellijk aan de andere Verdragsluitende Partij worden medegedeeld.

Artikel 12.

De grenzen van de beide Hooge Verdragsluitende Partijen worden enkel overgevlogen tusschen de door de betrokken Staten vastgestelde punten.

Verder wordt bepaald, dat elk grensgebied, waar een der Verdragsluitende Partijen het overvliegen door zijn eigen luchtvaartuigen of door luchtvaartuigen van een andere nationaliteit toestaat, ipso facto eveneens kan worden gebruikt voor het overvliegen door de luchtvaartuigen, behoorende tot de andere Verdragsluitende Partij.

Artikel 13.

Als ballast mag enkel fijn zand of water worden uitgeworpen.

Artikel 14.

Gedurende de vlucht mogen behalve ballast enkel worden uitgeworpen of op andere manier verwijderd voorwerpen of stoffen, waarvoor de Staat, boven welks grondgebied de handeling plaats heeft, een bijzondere vergunning heeft gegeven.

Artikel 15.

Er wordt overeengekomen met het oog op alle vraagstukken van nationaliteit, welke zich bij de toepassing van dit verdrag

kunnen voordoen, dat de luchtvaartuigen de nationaliteit hebben van den Staat, in welks register zij regelmatig zijn ingeschreven.

Artikel 16.

De beide Hooge Verdragsluitende Partijen zullen elke maand de opgaven van inschrijvingen in het luchtvaartregister en de doorhalingen van de inschrijvingen, welke in de vorige maand plaats hadden, onder elkander uitwisselen.

Artikel 17.

Elk luchtvaartuig, dat in of over het gebied van een der beide Verdragsluitende Staten vliegt en enkel die landingen, welke redelijkerwijze noodzakelijk zijn, verricht, kan aan beslag, op grond van nabootsing van een patent, teekening of model, worden onttrokken tegen het stellen van zekerheid, waarvan het bedrag, bij gebreke van minnelijke schikking, zoo spoedig mogelijk zal worden bepaald door de bevoegde autoriteit ter plaatse van de inbeslagneming.

Artikel 18.

De tot de beide Verdragsluitende Staten behoorende luchtvaartuigen hebben bij landing, in het bijzonder in geval van nood, recht op gelijke mate van hulp als de eigen luchtvaartuigen.

De redding van op zee verongelukte luchtvaartuigen wordt, voorzoover niet anders is overeengekomen, geregeld door de beginselen van het zeerecht, voortvloeiende uit de geldende internationale verdragen of, bij gebreke van deze, door de nationale wetten van de helpers.

Artikel 19.

De beide Hooge Verdragsluitende Partijen zullen elkander over en weer alle inzake de luchtvaart in hun gebied geldende voorschriften mededeelen.

Artikel 20.

De bijzonderheden inzake de toepassing van dit verdrag worden, telkens wanneer dit mogelijk is, geregeld door rechtstreeksch overleg tusschen de verschillende bevoegde administraties der beide Verdragsluitende Partijen (in het bijzonder voor het regelen van de douaneformaliteiten).

Ieder geschil inzake de toepassing van dit verdrag, dat niet op minnelijke wijze langs den gewonen diplomatieken weg kan worden geregeld, zal eerst worden onderworpen aan het oordeel van een Verzoeningscommissie, samengesteld uit een lid van de zijde van Nederland, een ander lid van de zijde van Spanje en een in gemeen overleg aangewezen voorzitter. De leden, zoowel als de voorzitter, worden aangewezen, telkens wanneer een nieuw geval dit noodig maakt. Indien de Hooge Verdragsluitende Partijen zich met de aanwijzing van den voorzitter of met de uitspraak van de Commissie niet kunnen vereenigen, wordt het punt van geschil onderworpen aan het Permanente Hof van Internationale Justitie te 's Gravenhage.

Artikel 21.

Het stelsel van straffen, toepasselijk ten aanzien van de luchtvaartuigen, waarmede de voorschriften van dit verdrag worden overtreden, is het stelsel, dat in de luchtvaartwetgeving van ieder land voor de eigen luchtvaartuigen is aangegeven.

Artikel 22.

Elk der Hooge Verdragsluitende Partijen kan te allen tijde dit verdrag opzeggen met een termijn van twaalf maanden. Het wordt beschouwd als te zijn opgezegd met onmiddellijke inwerkingtreding, indien de beide Staten er toe overgaan met andere Staten een luchtvaartverdrag van algemeenen aard te sluiten.

Artikel 23.

Dit verdrag zal worden bekrachtigd en de bekrachtigingsoorkonden zullen zoo spoedig mogelijk worden uitgewisseld. Het zal in werking treden op den datum van de uitwisseling van de bekrachtigingsoorkonden.

Ten blijke hiervan hebben de wederzijdsche gevolmachtigden dit verdrag geteekend en van hun zegels voorzien.

Gedaan te Madrid in dubbel, den veertienden Februari negentien honderd dertig.

(L.S.) van Asbeck.

(L.S.) Dámaso Berenguer.